

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Infrastruktury**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
TRANSPORTU KOLEJOWEGO
(NR 10)
z dnia 07 lipca 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury – podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego (nr 10)

07 lipca 2025 r.

Podkomisja stała do spraw transportu kolejowego, obradująca pod przewodnictwem poseł **Barbary Oliwieckiej (Polska2050-TD)**, przewodniczącej podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- omówienie wypadkowości na torach kolejowych w Polsce – dane statystyczne, współpraca służb w zakresie działań operacyjnych przy wypadkach, działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa.

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Malepszak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Alvin Gajadhur** doradca w Kancelarii Prezydenta, **Kamil Wilde** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Adam Polej** specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Agnieszka Brachfogel-Milewska** prokurator Prokuratury Krajowej, **Marek Konkolewski** p.o. zastępca głównego inspektora transportu drogowego, **Damian Wiktorzak** zastępca dyrektora Centrum Automatycznego Nadzoru Nad Ruchem Drogowym, **Michał Białęcki** dyrektor Biura Kryminalnego w Komendzie Głównej Policji, **Leszek Jankowski** inspektor, naczelnik Wydziału Opiniodawczo-Analitycznego w Biurze Ruchu Drogowego w Komendzie Głównej Policji, **Janusz Malinowski** prezes zarządu PKP Intercity SA wraz ze współpracownikami, **Włodzimierz Kielczyński** dyrektor Biura Bezpieczeństwa w PKP PLK SA, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Piotr Pazera** członek prezydium Rady Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność”, **Sławomir Centkowski** i **Daniel Biernacik** wiceprezydenci Związku Zawodowego Maszynistów.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Osiak** i **Patrycja Wierzbicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dzień dobry. Witam państwa na podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego. Spotykamy się w sprawie bardzo ważnego, kluczowego tematu – omówienie wypadkowości na torach kolejowych.

Bardzo serdecznie witam pana Piotra Malepszaka, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Jest z nami dyrektor Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury, pan Tomasz Rurka. Witam pana wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowego, pana Kamila Wilde. Jest z nami również pani prokurator Prokuratury Krajowej, pani Agnieszka Brachfogel-Milewska. Jest również z nami specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury w Najwyższej Izby Kontroli, pan Adam Polej. Są z nami przedstawiciele głównego inspektora transportu drogowego, zastępca głównego inspektora pan Marek Konkolewski. Bardzo nam miło. Pan Damian Wiktorzak, zastępca dyrektora Centrum Automatycznego Nadzoru Nad Ruchem Drogowym. Witam dyrektora Biura Kryminalnego w Komendzie Głównej Policji, pana Michała Białęckiego. Witam inspektora, dyrektora Biura Ruchu Drogowego w Komendzie Głównej Policji, pana Krzysztofa Dymurę. Witam inspektora, naczelnika Wydziału Opiniodawczo-Analitycznego w Biurze Ruchu Drogowego w Komendzie Głównej Policji, pana Leszka Jankowskiego. Witam oczywiście pana prezesa PKP Intercity, pana Janusza Malinowskiego. Witam członka zarządu, pana Adama Wawrzyniaka. Witam dyrektora Biura Bezpieczeństwa PKP PLK, pana Włodzimierza Kielczyńskiego. Witam prezesa zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, pana Adriana Furgalskiego. Witam również członka prezydium Rady Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność”, pana Piotra Pazere. Jeszcze czekamy na przedstawicieli Związku Zawodowego. Witam również panią poseł Paulinę Matysiak i właśnie wchodzącego pana posła Kamila Wnuka. Wiem, że są z nami też osoby, które oglądają transmisję online. Jutro dopiero zaczyna się posiedzenie Sejmu. Nie wszyscy posłowie jeszcze do nas dotarli, ale ci, którzy są z nami, są żywo zainteresowani tematem.

Szanowni Państwo, ta długa lista gości, których miałam przyjemność przywitać, pokazuje jedno, że problem jest szeroki, wielowątkowy, wielowariantowy i bardzo poruszający emocjonalnie. Mam wrażenie, że szczególnie w ostatnich tygodniach się nasiliła liczba informacji na temat wypadków. Nie wiem, czy fakt, że jest więcej wypadków związany jest faktycznie z jakąś porą roku, czy może po prostu do mnie docierają takie informacje.

Szanowni Państwo, z tych statystyk, które pozwoliłam sobie sprawdzić na „Portalu Bezpieczny Przejazd”, od początku roku doszło do 133 wypadków na torach z udziałem pieszych, z czego oczywiście większość są to ofiary śmiertelne – 112 osób zginęło. Kolizji i wypadków na przejazdach kolejowych było 85, a śmierć poniosły 33 osoby. Te liczby absolutnie nie oddają powagi zjawiska i nie obrazują dramatu bliskich osób, które zginęły. Konsekwencje są dużo większe również dla przewoźnika, dla maszynistów, dla budowania wiarygodności bezpieczeństwa ruchu kolejowego, na czym nam bardzo zależy. Dlatego dzisiaj chciałabym porozmawiać o bezpieczeństwie, o nowoczesnych systemach, które wciąż nie są wdrażane w Polsce na taką skalę, jak powinny być. Wiemy, że są już rozwiązania, które mogą zwiększyć to bezpieczeństwo. Mówimy tutaj o systemie Red Light, ale też innych systemach, które funkcjonują w Europie. Chcemy porozmawiać o konsekwencjach, czyli o opóźnieniu pociągów. Tutaj z kolei na pewno będzie ważne stanowisko pani prokurator, bo nie chcę powiedzieć, że jest to zarzut, ale jest to wątek procedur prokuratorskich, które wydłużają czas po wypadku do ponownego sprawnego uruchomienia linii. Oczywiście jest też kwestia traumy, którą doświadczają maszyniści i pasażerowie biorący udział wypadku.

Szanowni Państwo, mamy salę na dwie godziny. Nie jest to długo, jak na taką liczbę gości. Proponuje, żebyśmy zaczęli bardzo sprawnie od trzech prezentacji. Moja prośba jest do przedstawicieli Urzędu Transportu Kolejowego, PLK i PKP, żeby te prezentacje przeprowadzić w miarę szybko, dlatego że to nam da taki pełny pogląd na sytuację. Potem otworzymy dyskusję i w pierwszej kolejności oddam głos panu ministrowi.

Oddaje w tej chwili głos panu wiceprezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, panu Kamilowi Wilde. Bardzo proszę o sprawne przeprowadzenie nas przez tę prezentację na temat statystyk, które obrazują problem, z jakim mamy do czynienia. Dziękuję ślicznie.

Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Kamil Wilde:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, panie i panowie posłowie, panie ministrze, szanowni państwo, prezentacja jest dosyć krótka, ale treściwa i faktycznie są tam zawarte najważniejsze informacje.

Na początku trochę na temat statystyk – od czegoś po prostu musimy zacząć. Następnie będziemy mówili o przejazdach kolejowo-drogowych, dzikich przejściach, zdarzeniach typu SPAD, ponieważ z tym mamy największą bolączkę, jeżeli chodzi o sektor kolejowy. Powiem troszkę na temat działań, relacji z prokuraturą, troszkę o komisjach kolejowych – Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, jak generalnie poprawiać to bezpieczeństwo. Postaram się mówić krótko i zwięźle, chociaż, tak jak powiedziałem, na każdy z tych tematów można mówić kilka godzin.

Przechodząc do rzeczy, szanowni państwo, zacznijmy troszkę od takiej ogólnej statystyki na temat tzw. wskaźnika bezpieczeństwa i liczbie zdarzeń kolejowych zarówno na liniach, jak i na bocznicach. Na slajdzie po lewej stronie mamy tzw. miernik wypadkowości, to jest liczba wypadków na 1 mln km pociągu. Gdybym przedstawił tylko i wyłącznie liczbę bezwzględną, jeżeli chodzi o same wypadki, to może niekoniecznie ona by coś mówiła. Tutaj wypadki do pracy eksploatacyjnej tworzą nam właśnie ten miernik. Na szczęście od pięciu lat miernik ma trend do bycia poniżej dwóch. W zeszłym roku był to 1,73. Jeżeli trend spada w dół, to oznacza to, że jest dobrze, bo mamy coraz mniej wypadków w stosunku do pracy eksploatacyjnej.

Jeżeli chodzi o liczbę poważnych wypadków i wypadków na liniach kolejowych i bocznicach, to jest z kolei to, co widoczne jest po prawej stronie slajdu i zaznaczone jest takim ciemniejszym, granatowym kolorem. To są linie kolejowe, a po prawej stronie są to bocznice. Ogólnie mogę powiedzieć, że w 2024 r. mieliśmy ok. 630 tego typu zdarzeń, w 2023 r. mieliśmy 670 zdarzeń, a w 2022 r. mieliśmy 650 zdarzeń. Najważniejszy tutaj będzie ten wskaźnik, ten miernik po lewej stronie. Miernik spada, czyli oznacza to, że jest coraz bardziej bezpiecznie. Chociaż oczywiście jeszcze nas to nie zadowala. Jest to poniżej dwóch poważnych wypadków na 1 mln km pociągokilometra. Podkreślam to, że kolej jest bezwzględnie najbezpieczniejszym środkiem transportu, jeżeli chodzi o transport ładowy. Chciałbym, żeby po prostu zostało to zapamiętane.

Jak wygląda struktura wypadków na liniach kolejowych? Szanowni Państwo, mamy tutaj przede wszystkim do czynienia z trzema grupami tych wypadków – to są przejazdy kolejowo-drogowe, to są dzikie przejścia i to są wypadki, które znajdują się w ramach systemu kolejowego. Tak naprawdę można powiedzieć, że co roku mówimy o tych samych typach zdarzeń, tylko niechlubna palma pierwszeństwa przypada na inne rodzaje zdarzenia. W zeszłym 2024 roku, to jest to kółko po prawej stronie, pierwsze miejsca zajęły dzikie przejścia – 182 zdarzenia tego typu, na drugim miejscu przejazdy kolejowo-drogowe – 171 zdarzeń, no i 146, to są zdarzenia, które miały miejsce w ramach systemu kolejowego. Przez poprzednie dwa lata mieliśmy najwięcej zdarzeń tego typu na przejazdach kolejowo-drogowych, zarówno w 2022 r., jak i w 2023 r. odpowiednio 181 zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych i 190 zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych, to jest taki fioletowy kolor. Co ważne i godne podkreślenia, że ponad 70% wypadków w 2024 r. spowodowała strona trzecia, czyli nie zależało to od kolei, tylko byli to użytkownicy przejazdów bądź osoby, które przechodziły w miejscu do tego niedozwolonym. Od razu powiem też, że w tej statystyce nie ma ujętych tzw. samobójców, ponieważ przepisy kolejowe zarówno europejskie, jak i krajowe, nie klasyfikują tego typu zdarzeń akurat do zdarzeń wynikających w ramach systemu kolejowego. Chociaż od razu powiem państwu, że odnośnie do samobójstw będzie kilka zdań, tylko na następnych slajdach.

Jeżeli chodzi o poszkodowanych, mamy podział na zabitych i ciężko rannych. Między 2023 r. a 2024 r. mamy wzrost o dziesięć osób zabitych z udziałem strony trzeciej. Warto podkreślić, że od 2020 r. mamy coraz więcej zabitych właśnie z udziałem strony trzeciej – to są takie granatowe słupki. Kolorem czerwonym, który jest ledwo widoczny, oznaczone są osoby, które zginęły wewnątrz systemu kolejowego. Oznacza to, że na kolei największy problem mamy z tą stroną trzecią. Powiedzmy, że odnośnie do osób ciężko rannych, sytuacja jest podobna.

Przechodząc z tego pierwszego slajdu i tej ogólnej statystyki na kwestie bardziej merytoryczne, czyli przejazdy kolejowo-drogowe – wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych. Z jednej strony mogę powiedzieć, że między 2023 r. a 2024 r. mamy mniej wypadków w liczbie bezwzględnej, natomiast mamy więcej zabitych. Niestety mamy tutaj wzrost, to są te dwie ostatnie pozycje, zarówno po lewej, jak i prawej stronie.

Szanowni państwo, generalnie rzecz biorąc, średnio co dwa dni mamy zdarzenie na przejeździe kolejowo-drogowym, bardzo często tragiczne w skutkach. W 2024 r. było 171 zdarzeń tego typu, a w poprzednim roku 190, więc niestety nie jest to dobrze. Na dole kilka zdjęć z 2024 r. Żeby było to też jasne, to dotyczy wszystkich rodzajów kategorii przejazdów kolejowo-drogowych, ponieważ po lewej stronie mamy przejazd kategorii D, w środku mamy KM i przejazd kategorii B. Zdjęcie B pochodzi z Ołtarzewa, gdzie, jeśli się nie mylę, rok temu zginął maszynista. Po prawej stronie mamy przejazd kategorii C i kolizja z samochodem osobowym – trzy osoby w samochodzie, dwie nie żyją, a jedna ciężko ranna. Te dwa poprzednie zdarzenia były z samochodami ciężarowymi.

Jeżeli chodzi o wypadki na dzikich przejściach i samobójstwa, to w zeszłym roku był to nr 1, jeżeli chodzi o statystykę. Niestety jest najwięcej tego typu zdarzeń. Podział ten taki bardziej jasno-niebieski, to samobójstwa, a ten ciemno-niebieski, to dzikie przejścia. Na dzikich przejściach liczba wypadków w zeszłym roku wyniosła 177, a samobójstw było 165. Natomiast co ważne – poszkodowani. Co prawda moje koleżeństwo tworzące tą prezentację, posłużyło się kategorią B34, ale ja od razu powiem, że B34, to jest najechanie pojazdu kolejowego na osobę podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach, czyli w miejscach do tego wyznaczonych, czyli mówimy o tzw. dzikich przejściach. W zeszłym roku na dzikich przejściach poniosły śmierć 124 osoby, co stanowi blisko 75% wszystkich zabitych na torach. Szanowni państwo, do tego jeszcze 150 samobójstw. Szanowni Państwo, mówię o samobójstwach, ale wiadomo, że tego nie wliczamy, chociaż przy samobójstwach również mamy do czynienia z udziałem prokuratury.

Jeden slajd odnośnie do tego, jaka jest, naszym zdaniem, największa bolączka, jeżeli chodzi o system kolejowy, czyli tzw. zdarzenia typu SPAD – signal passed at danger, czyli w skrócie niezatrzymanie się pojazdu kolejowego w miejscu do tego wyznaczonym. Mówimy zarówno o przejechaniu semaforów, o wskaźniku w4 na peronach, czy pominięcie tarczy manewrowej wskazującej na sygnał „stój”. Natomiast od trzech lat, od 2022 r. mamy z tym większy problem, ponieważ mamy nieustanny wzrost tego typu tego typu zdarzeń. Są to łącznie 152 takie zdarzenia w 2022 r., 165 zdarzeń w 2024 r., w zeszłym roku 196 zdarzeń. Niestety nam to rośnie. Oczywiście w ramach tej kategorii zdarzeń najgroźniejsze są przejechania semaforów, bo mówimy tutaj o dużych prędkościach i zdarzeniach, które mogą faktycznie wywołać katastrofę kolejową. Niestety przejechań

semaforów mamy coraz więcej. W 2022 r. mamy statystykę 34, w 2023 r. – 43, w zeszłym roku – 48. Do maja 2025 roku mamy 29 tego typu zdarzeń. Trzeba powiedzieć, że człowiek w dalszym ciągu jest najsłabszym ogniwem, a w tym przypadku jest to przebudźcowany maszynista. Niestety, dopóki nie mamy takiego systemu nadzorującego pracę maszynisty, a mamy ten system zbudowany tylko na tysiącu kilometrów kolejowych, nawet niecałym, a oddany jest do eksploatacji na 750 km, to niestety musimy polegać tylko i wyłącznie na maszyniście.

Jeżeli chodzi o dane dotyczące, nazwę to w skrócie, prokuratury, to te dane pozyskaliśmy od naszego narodowego zarządcy infrastruktury, czyli Polskich Linii Kolejowych. To jest tak jak statystyka – ogółem czas trwania zdarzeń, ile to trwało i czas opóźnienia z podziałem na pociągi pasażerskie i pociągi towarowe. Jeżeli chodzi o ten ogół czasu trwania zdarzeń, to jest łączny czas od momentu zdarzenia do wznowienia ruchu pociągów w miejscu zdarzenia, liczony tylko i wyłącznie dla wszystkich zdarzeń w danym roku, gdzie przebywali prokuratorzy. Jak widać trochę tych godzin jest. W 2024 r. prokuratorzy byli na miejscu do 357 zdarzeń. Co to też spowodowało? Poza tym, co państwo widzicie – opóźnienia pociągów, w zeszłym roku 2024 r. 266 pociągów zostało odwołanych na całej trasie, a 778 pociągów zostało odwołanych na części trasy. Jeżeli mówimy o czasie działań służb, to widzimy, że pomiędzy rokiem 2023 a 2024 ten czas się skrócił, natomiast w dalszym ciągu implikuje to potężne opóźnienia w ramach systemu kolejowego. W takich sytuacjach rozkład jazdy tak naprawdę przestaje przez jakiś czas funkcjonować.

To taki wyłącznie poglądowy slajd, jak wygląda tablica.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Przepraszam, dojdziemy do pytań, ale mam takie jedno. Maleje liczba wypadków, ale liczba godzin opóźnień rośnie?

Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Kamil Wilde:

Niestety albo pozostaje, albo rośnie.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Malepszak:

To wynika ze wzrostu pracy eksploatacyjnej w ruchu pasażerskim, rozumiane jako wzrost liczby pociągów. W tym momencie tylko w ruchu Intercity mamy o 19% więcej pracy eksploatacyjnej niż mieliśmy jeszcze trzy lata temu.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Opóźnienia dotyczą większej ilości pociągów?

Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Kamil Wilde:

Tak, ale pokazane jest w statystyce, jakie to są opóźnienia, żeby wszyscy zdawali sobie z tego sprawę.

Powiem krótko odnośnie do postępowań po zaistnieniu zdarzeń kolejowych. Mamy dwie powszechnie obowiązujące regulacje, czyli ustawę o transporcie kolejowym oraz rozporządzenie ministra infrastruktury i budownictwa w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów, również instrukcja Ir-8. Ogólnie rzecz biorąc, po każdym zdarzeniu kolejowym postępowanie prowadzi komisja kolejowa, która z reguły z reguły składa się z przedstawiciela przewoźnika kolejowego, który oczywiście brał udział w danym zdarzeniu, oraz zarządcy infrastruktury kolejowej. Komisja kolejowa pracuje na miejscu zdarzenia. Postępowanie może też prowadzić Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, jeżeli miał miejsce poważny wypadek. Inne zdarzenie, które nie jest w znacznie zmienionych sytuacjach i warunkach, mogłoby doprowadzić do poważnego wypadku bądź istotne okoliczności, które Państwa Komisja Badania Wypadków uzna za zasadne i wtedy prowadzi takie postępowanie. Od razu powiem, czym jest poważny wypadek wynika z ustawy o transporcie kolejowym. Jest to śmierć przynajmniej jednej osoby bądź pięciu rannych, bądź strata w wysokości co najmniej 2 mln euro.

Szybko odnośnie do uczestników postępowania podczas danego zdarzenia. To też jest pokazane poglądowo, żeby zobaczyć mnogość podmiotów uczestniczących w tego typu sytuacji. Są to oczywiście przewoźnik kolejowy, czyli członek komisji, zarządca infrastruktury, który powołuje komisję oraz jest jej członkiem, kierujący akcją ratowniczą, czyli koordynujący działania ratownicze, my nadzorujący pracę komisji, Straż Ochrony Kolei, która zabezpiecza takie miejsce zdarzenia. Policja, która w razie konieczności prowadzi czynności dochodzeniowe oraz prokuratura, która uczestniczy w postępowaniu w przypadku zdarzeń, najczęściej z ofiarami śmiertelnymi.

Z łatwością można domyślić się możliwych konsekwencji długiego oczekiwania na organy pracujące na miejscu zdarzenia. Są to opóźnienia pociągów, utknięcia pasażerów, skargi, wydłużenie

czasu pracy komisji, wydłużenie procesu przywracania normalnego ruchu, trudności w ocenie miejsca zdarzenia, bo oczywiście czasem trwa to tak długo, że zdarzenie, które miało miejsce w porze dziennej, nawet później, jest oceniane w porze nocnej. Wiadomo, że wtedy są troszkę inne warunki. Oczywiście zawsze można do tego powrócić, ale wiemy, że tutaj najważniejszy jest też czas. Ostatnią z konsekwencji jest brak niezwłocznego przystąpienia do pracy komisji kolejowej.

Jeżeli chodzi o rekomendacje, to może ten slajd jest trochę większy, ale powiem tak – koordynacja, komunikacja, wymiana informacji oraz szkolenia między tymi wszystkimi podmiotami.

Co można zrobić? My jako Urząd Transportu Kolejowego jesteśmy zdania, żeby zamontować system monitorowania na przejazdach kolejowo-drogowych. Pewnie też parę słów na ten temat powie generalny inspektor transportu drogowego i przekaże pan Marek Konkolewski. Natomiast my też stworzyliśmy taką koncepcję. Chcielibyśmy, żeby ok. 500 lokalizacji zostało objętych takim monitoringiem. Co ten monitoring powoduje? Powoduje automatyczne stwierdzenie danego naruszenia, przesłanie do systemu CANARD i egzekwowanie przez nałożenie stosownego mandatu i egzekwowanie przepisów. Poprzez to mamy do czynienia z poprawą dyscypliny kierowców na przejazdach kolejowych. A co jest z tym związane, oczywiście poprawą bezpieczeństwa w ramach systemu kolejowego. 500 takich lokalizacji to jest, mniej więcej, koszt między 80 mln a 180 mln. Oczywiście to w zależności od tego, gdzie, na jakich przejazdach jaka jest tam dookoła infrastruktura.

Nie wiem, czy GITD ma prezentację, natomiast szanowni państwo, pięć lokalizacji systemu Red Light. Panie Marku, jak dobrze pamiętam, w zeszłym roku systemem było objęte tylko pięć lokalizacji i w tych miejscach mandaty za naruszenia wyniosły 15 mln zł. To był przejazd kategorii B, czyli z rogatekami i z czerwonym światłem. W pięciu lokalizacjach odnotowano ponad 12 tys. naruszeń przez kierowców.

Ja już tak króciutko, oczywiście poza systemem CANARD i Red Lightem, to są też systemy, które były testowane u różnych zarządców infrastruktury, w tym również na PLK. Generalnie, rzecz biorąc, chciałem powiedzieć, że takie urządzenia są i jest to kwestia zmiany przepisów, a także znalezienia na to pieniędzy. Mimo wszystko to jednak trochę kosztuje, ale jestem święcie o tym przekonany, że warto. Nie chcę już mówić o tzw. zwrocie, bo tu nie chodzi o to, żeby zwrot nastąpił do beneficjenta. Natomiast z całą pewnością uznajemy, że biorąc też pod uwagę koszty przemiany kwalifikacji danych przejazdów kolejowo-drogowych bądź budowę tzw. systemów dwupoziomowych, to ten system jest o wiele tańszy.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Czy tak w dwóch słowach mógłby pan nam powiedzieć, czym dla kierowcy różnią się od siebie systemy SafeCross i ProTV?

Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Kamil Wilde:

Pani przewodnicząca, oczywiście, że mogę powiedzieć, ale generalnie one są do siebie podobne. W Polsce są różni producenci tych urządzeń. Różnice są nieznaczne np. jest dodatkowy znak informacyjny albo znak mruga. Generalnie idea jest jedna i ta sama – komunikat z przodu i z tyłu, wskazanie jak samochód przejeżdża bądź omija dane rogateki, zarejestrowanie tego z automatu, czyli bez udziału człowieka, przesłanie tego do systemu CANARD. Później to jest już standardowa procedura.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Kamil Wilde:

Pani przewodnicząca, to już ostatni slajd. Nosorożec „Rogatek” to jest nasza chluba.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Chluba, ale nie działa.

Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Kamil Wilde:

Jak widać do kierowców w dalszym ciągu to nie dochodzi. Mam nadzieję, że niedługo zaczniemy uczyć może nie tylko dzieci, ale również i tych starszych. Kolejowe ABC jest skierowane na razie bardziej do nauczycieli tych dzieciaczków. Zobaczymy, jak to dalej będzie szło. Natomiast do 2027 r. na pewno będziemy prowadzili tę kampanię – jak zachowywać się nie tylko na przejazdach kolejowych, ale w ogóle na obszarze kolejowym. Myślę, że to tyle z mojej strony. Dziękuję za uwagę.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Tak jak zapowiedziałam, chciałabym teraz oddać głos przedstawicielowi Polskich Linii Kolejowych.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Jest z nami PKP Intercity. Może najpierw oddamy im głos?

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dobrze, to tak zrobimy. To też była ciekawa i potrzebna prezentacja, ale chcemy się dowiedzieć o kluczowych informacjach dotyczących infrastruktury. Do PKP PLK jeszcze oczywiście wrócimy w tej rozmowie. Natomiast kluczowe są konsekwencje dla przewoźnika, dla PKP Intercity.

Bardzo proszę, oddaję głos. Nie wiem, kto będzie referował. Bardzo proszę, pan prezes Malinowski.

Prezes zarządu PKP Intercity SA Janusz Malinowski:

Szanowni państwo, podzielę się głosem z panem prezesem Adamem Wawrzyniakiem.

Chciałbym na początku przedstawić dwie kwestie. Pasażerów najbardziej interesuje, aby oferta kolejowa była jak najszerza, żeby pociągów jeździło jak najwięcej. Drugą kwestią, którą pasażerowie podnoszą najczęściej, to jest to, żeby pociągi jeździły punktualnie. O ile zwiększamy tę ofertę, bo widzicie państwo w latach 2022–2023 w rozkładzie jazdy dziennie kursowało kursowały 431 pociągów PKP Intercity, tak w tym rozkładzie od lata jest 514 pociągów – to jest 83 pociągi więcej. Widzimy, że to się przekłada na liczbę pasażerów. Rok do roku notujemy wzrosty, czyli pasażerowie wybierają kolej. Udaje nam się poprawiać punktualność, bo, tak jak powiedziałem, pasażerowie tego odczekują. Tyle że jako przewoźnik dalekobieżny, jesteśmy narażeni w różnych regionach Polski na takie zdarzenia, o których dzisiaj jest mowa, m.in. wtargnięcia pieszych na tory. Tu mamy dwa problemy. Prezes Wawrzyniak opowie o globalnych opóźnieniach, jak one wpływają na nasz ruch pociągów, ale też trzeba dodać jeszcze jedno i często są na ten temat właśnie ogromne skargi. W takich sytuacjach nie jesteśmy w stanie wiarygodnie poinformować naszych pasażerów, ile ich pociąg będzie opóźniony. My po prostu tego nie wiemy. Ta informacja należy się naszym pasażerom, ale my tego nie wiemy, nie potrafimy na te pytania odpowiedzieć. Oczywiście w tej chwili mamy swoje procedury. Jeżeli wiemy, że dany pociąg miał wypadek z pieszym, to my już od razu podejmujemy decyzję, że my tych pasażerów przesadzamy do komunikacji kołowej, bo wiemy, że ten proces będzie trwał bardzo długo. Tutaj oczywiście wyrazy wdzięczności dla Policji, dla Straży Pożarnej, bo bez tego często byśmy nie byli w stanie sobie poradzić, bo często są to takie miejsca, gdzie taka przesiadka, szczególnie dla osób starszych czy dzieci, jest niesamowicie trudna, wręcz prawie niemożliwa. Tylko dzięki zaangażowaniu tych służb jest to możliwe do zrealizowania. Za tym idzie kolejny problem. To nie jest problem, tylko tego jednego pociągu. Często w kolejce ustawi się kilka, a nawet czasami kilkanaście pociągów. Dlatego tak ważną kwestią jest skrócenie nam tych procedur, bo poprawi to zaufanie naszych pasażerów do transportu kolejowego. Bardzo o to prosimy.

Dalszą część prezentacji przedstawi pan prezes Adam Wawrzyniak.

Członek zarządu PKP Intercity SA do spraw operacyjnych Adam Wawrzyniak:

Szanowni państwo, tym materiale skupiliśmy się tylko na kategorii B34, czyli poza przejazdami, poza przejściami. Oczywiście jest tego zdecydowanie więcej razem z tymi wypadkami na przejazdach i przejściach. Tylko w ubiegłym roku w kategorii B34, czyli poza przejazdami przejściami, mieliśmy 78 przypadków, czyli do takiego zdarzenia dochodzi częściej niż raz w tygodniu. Tylko w tym roku takich zdarzeń było 28.

Po lewej stronie są średnie wartości, po stronie prawej wartości maksymalne. Czas oczekiwania na przyjazd prokuratora w zeszłym roku to 100 minut. W tym roku liczone do kwietnia to już 113 minut, czyli ten czas rośnie. Najdłuższy czas oczekiwania też rośnie – 248 minut, w zeszłym roku 283 minuty. To jest samo oczekiwanie na przyjazd prokuratora. Idąc dalej – czas wstrzymania ruchu. Średnia w zeszłym roku wyniosła 237 minut, w tym roku 239 minut. Najgorsze przypadki w zeszłym roku zamknięcie trwało prawie 400 minut. Oczywiście, tak jak już wspomniał pan prezes Janusz Malinowski, łączna wartość opóźnień dla wszystkich pociągów to w zeszłym roku prawie 58 tys. minut. W tym roku do kwietnia jest to 24,300 minut. To jest suma opóźnień spowodowana tymi zdarzeniami. Średni czas opóźnień wszystkich pociągów w roku ubiegłym wyniósł 741 minut, a w tym roku 867 minut. To cały czas rośnie.

Mamy taką składankę czasową, ile średnio czekamy na przyjazd prokuratora i ile trwają czynności. Średnio na przyjazd prokuratora czekamy 134 minuty, a na czynności prokuratorskie czekamy średnio 104 minuty. Ten długi czas oczywiście przekłada się na opóźnienia, na zwiększanie strat finansowych, bo my wypłacamy rekompensaty za opóźnienia. Wymusza to zorganizowane przesadzanie podróży, często w trudnych warunkach, na nasypie osób starszych, małych dzieci. Bez pomocy Straży Pożarnej nie jesteśmy w ogóle stanie tego zrealizować.

Tu szybko kilka przykładów potrąceń osób postronnych. Warszawa Włochy – Józefinów, prokurator przybywa po 160 minutach na terenie Warszawy. Było to poza godzinami pracy prokuratury. Dalej Pruszcz Gdański – 283 minuty, czyli im dalej od miasta wojewódzkiego, tym gorzej. Działdowo – Olsztyn, czas oczekiwania to 248 minut. Warszawa Włochy, czyli na terenie miasta stołecznego Warszawy, 132 minuty czekamy na prokuratora, czyli ponad dwie godziny w godzinach pracy prokuratury.

Ostatnie dwa przypadki, też na terenie Warszawy, w godzinach pracy prokuratury i na terenie Rzeszowa w godzinach pracy prokuratury, odpowiednio 234 minuty i 117 minut – jest czas oczekiwania na przyjazd prokuratora.

Co bardzo ważne, bo rozumiemy czynności prokuratorskie, czynności dowodowe, wszystkie liniowe pojazdy trakcyjne PKP Intercity są wyposażone w kamery szlakowe, więc dysponujemy pełnym materiałem dowodowym z tych zdarzeń. Tu mamy przykładową stop-klatkę z przejazdu kategorii B. Widzimy, że ktoś przechodzi przed lokomotywą. Widzimy, że nikt tej osoby nie wypycha, ta osoba sama weszła na tor kolejowy. Mamy dowód z tego zdarzenia. Te czynności prokuratorskie, w zasadzie na miejscu, mogłyby zostać skrócone do absolutnego minimum. Tak jak powiedziałem, wszystkie pojazdy trakcyjne PKP Intercity wyposażone są w kamery szlakowe z obu stron. Dziękuję za uwagę.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie. Zanim przejdziemy do stanowiska prokuratury, policji i oczywiście związków też zawodowych, bo ten wątek traumy dla maszynistów też jest kluczowy, to pozwolę sobie oddać głos panu ministrowi.

Panie ministrze, zanim przejdziemy do pytań, to proszę o słowo podsumowania i informację na ile jest skuteczny ten system monitorowania przejazdów. Jakie są działania ministerstwa, żeby faktycznie zminimalizować skutki wypadków i przede wszystkim im zapobiegać?

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, to jest szereg różnego rodzaju działań, które podejmujemy.

Chciałbym zrobić takie małe podsumowanie po tej części, którą już widzieliśmy. Gdy w narracji medialnej pojawia się bardzo dużo emocji, to bardzo często nie pojawiają się żadne liczby. My musimy pokazać te liczby i je omówić, żeby pokazać to, co zaprezentował pan prezes Wilde. Na pierwszym slajdzie wskaźnik bezpieczeństwa cały czas idzie w dół, czyli bezpieczeństwo się poprawia, jeśli chodzi o funkcjonowanie kolei. Przypomnę, że ten wskaźnik jest na poziomie 1,73. Co bardzo istotne, przy bardzo dużym wzroście pracy eksploatacyjnej, bo gdyby ta praca eksploatacyjna była stabilna przez ostatnie lata, no to moglibyśmy mówić, że mamy sytuację, która nie wymaga większego omówienia.

Ale jeśli mamy przez 10 lat wzrost pracy eksploatacyjnej na kolei o 37%, i co bardzo ważne wzrost pracy eksploatacyjnej chociaż drogowcy nie używają tego pojęcia, ale tutaj warto powiedzieć – wzrost liczby wozokilometrów sieci drogowej o 22%, to, gdy widzimy tego typu wskaźnik bezpieczeństwa przy generalnie bardzo dużym wzroście ruchu, to możemy powiedzieć jednoznacznie, że trend jest bardzo pozytywny. Diabeł tkwi w szczegółach. Jeśli chodzi o bezpieczeństwo systemu kolejowego, bardziej rozumiane jako w pierwszej kolejności bezpieczeństwo pracowników i pasażerów...

Dzisiaj mówię to z pełnym przekonaniem, największe zagrożenie bezpieczeństwa dla ruchu kolejowego stanowi zachowanie kierowców ciężkich pojazdów drogowych. To jest realne zagrożenie bezpieczeństwa, w pierwszej kolejności dla maszynisty, który coraz częściej albo już zdecydowanej większości, prowadzi lekki pojazd trakcyjny. Lekki pojazd rozumiany jako elektryczny zespół trakcyjny czy spalinowy zespół trakcyjny, gdzie maszynista nie siedzi w ciężkiej lokomotywie 100–120 tonowej, tylko siedzi w lekkim pojeździe, który zdecydowanie łatwiej jest wykołować, a przez to spowodować katastrofę w ruchu lądowym, niż w przypadku ciężkiej lokomotywy. To postrzegamy jako zagrożenie bezpieczeństwa nr 1 dla pracowników kolei i dla podróży, bo w przypadku wykolejenia pociągu ryzyko automatycznie gwałtownie rośnie. To tak w kontekście

tych pierwszych slajdów. Podkreślam jeszcze raz, gdy pojawiają się emocje, to nie ma liczb, to nie ma tego sedna, o którym musimy mówić. Dzisiaj możemy jasno powiedzieć – liczba wypadków na przejazdach zmalała w przeciągu 10 lat o 21%. Praca eksploatacyjna wozokilometrów, pociągokilometrów na kolei wzrosła o 37%. Na drogach liczba wypadków wzrosła o 22%.

Prezes Malinowski mówił o Intercity, o 83 pociągach dobowo więcej w Intercity, patrząc na czerwiec tego roku. Ale patrząc na cały system kolejowy tylko w ruchu pasażerskim, tych pociągów w czerwcu mieliśmy o 867 więcej dobowo niż jeszcze dwa lata temu. To jest ogromny wzrost pracy eksploatacyjnej, ogromny wzrost uruchamianych pociągów.

W systemie kolejowym stawiamy pewne cele. Zarządy mają za zadanie poprawę punktualności, bo ta poprawa jest możliwa poprzez wzrost efektywności pracy zarządów, wykorzystania zasobów prostych, poprawy funkcjonowania taboru itd. Jeśli PLK ma po swojej stronie również wzrost punktualności, to te wszystkie zdarzenia różnego rodzaju bardzo zakłócają nam tę punktualność. Mamy wzrost punktualności. Patrząc na czerwiec tego roku, do czerwca 2024 r., do czerwca 2023 r., to są wzrosty na poziomie 3–4%. To jest dużo w przypadku 6,5 tys. pociągów pasażerskich uruchamianych dobowo. Intercity to jest jeszcze inny skok. Intercity zrobiło największy skok, jeśli chodzi o punktualność. Względem czerwca 2023 r. jest to skok o 15 punktów procentowych. To pokazuje, jak bardzo poszliśmy w kierunku jakości serwisu, tego, co chcemy oferować pasażerom.

W nomenklaturze kolejowej czasami określamy te osoby potracone mianem łazików, bo chodzą po torach, czasem skracając sobie drogę, czasem mając konkretne zamiary i intencje. Te wszystkie zdarzenia powodują, że my dzisiaj współpracując i z Policją, i z prokuraturą, musimy poszukać rozwiązań, które będą minimalizować czas przerwy w ruchu czy ograniczeń w ruchu pociągów. Wszędzie tam, gdzie kolej ma duże znaczenie, rozumiane jako bardzo duża liczba pociągów i bardzo duża liczba pasażerów, wiele też oczywiście ton towarów na torach, tam procedury są dopracowane w szczegółach – liczone w minutach. Mówiąc wprost, trzeba posprzątać bałagan w ciągu pół godziny. Taka jest procedura, bo nikt nie może sobie pozwolić na to, że pociągi będą stały i będą miały opóźnienia liczone w tysiącach minut. Najlepsi pod tym względem są Japończycy, ale dlatego, że metro japońskie przewozi miliony ludzi dziennie i zakłócenia w takim systemie przenoszą się, dotyczą milionów osób. U nas na ruchliwej magistrali opóźnienia liczymy w tysiącach minut. W przypadku zdarzenia z człowiekiem, w przypadku zdarzenia z pojazdem to nierzadko jest 5 tys. minut, to jest to są trzy dni opóźnień. Tej liczby dzisiaj nie mieliśmy. W ubiegłym roku z powodu zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych tylko z pojazdami mieliśmy 120 tys. minut opóźnień, to są 83 dni.

Trudno jest się uporać ze zdarzeniem z ciężkim pojazdem drogowym. Może się to skończyć tragicznie, tak jak skończyło się 1 lipca ubiegłego roku na przejeździe w Ołtarzewie, gdzie maszynista pociągu uderzył z prędkością ponad 100 km/h w ciężki pojazd drogowy.

Swoją drogą kierowcy zawodowi stają się problemem dla bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. To nas najbardziej martwi. Kierowcy zawodowi, czyli ludzie, którzy powinni mieć zdecydowanie wyższą świadomość tego, że prowadzą pojazd ważący 20, 30, 40 ton i ten pojazd może wykoleić cały pociąg i spowodować śmierć wielu osób.

Idąc dalej, jeśli chodzi o te kwestie, nad którymi teraz pracujemy. Regularnie, co kwartał spotykamy się z panią prokurator, z Policją, z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji, z Ministerstwem Sprawiedliwości, z Ministerstwem Infrastruktury, żeby omawiać sytuacje, które miały miejsce na torach, pokazywać też takie zdarzenia, które w naszej ocenie są bardzo wątpliwe np. spisywanie przez policję pasażerów pociągu. Pasażerowie pociągu nawet nie mają szansy zobaczyć, co się wydarzyło. Maszynista jest jedynym źródłem informacji w takiej sytuacji. Ewentualnie źródłem informacji jest kierownik pociągu.

Naszym celem jest punktualność, o czym powiedział o tym prezes Malinowski, bo to zapewnia wiarygodności systemu. My dzisiaj mamy punktualność w ruchu pasażerskim za czerwiec na poziomie 91,5%. Mamy ambicje, żeby z tą punktualnością pójść wyżej i to jest oczywiście trudniejsze w sytuacji, gdy nam rośnie praca eksploatacyjna. W Intercity, to zawsze będzie najtrudniejszy element, bo pociąg Intercity ma po drodze do pokonania 500, 700, 800 km i może trafić na różne sytuacje. Ale punktualność jako wiarygodność jest dla nas istotna, bo tworzenie wiarygodnego systemu wymaga punktualności. Najlepsze koleje w Europie to te koleje, które mają bardzo dużo pociągów uruchamianych i mają wysoką punktualność. Często padają takie porównania, ale to nie są koleje niemieckie, tylko szwajcarskie, austriackie. To są przykłady najlepszych systemów na świecie.

Raz jeszcze podkreślam ten aspekt dotyczący procedur. To jest coś, co dzisiaj musimy usprawnić. Wspomniane Red Lighty – niestety bat. Trzeba to jasno powiedzieć. Niestety bat, to się musi skończyć automatyzmem. Z panem inspektorem wielokrotnie o tym rozmawialiśmy. Policja nie jest w stanie kontrolować systemu 400 tys. kilometrów dróg publicznych, nie jest w stanie kontrolować 12 tys. przejazdów. Musimy iść w automatyzm, jeśli chodzi o karanie zachowań, które zagrażają bezpieczeństwu ruchu kolejowego. Red Light to jest jeszcze dodatkowy wątek, który możemy sobie omówić. Podkreślam, suma wielu elementów i dla bezpieczeństwa systemu, i dla poprawy procedur, musi prowadzić do sytuacji, że tu zobaczymy niższe liczby, jeśli chodzi o i pojawienie się prokuratora na miejscu, i wykonanie czynności, i wznowienie ruchu, a czasami nie wstrzymywanie ruchu, jeśli np. na drugim torze magistrali nie ma niczego związanego z wypadkiem, bo można szybko wykonać ocenę tej sytuacji. Tak jak powiedziałem, o tym rozmawiamy co kwartał. Myślę, że w dalszym toku dyskusji jeszcze omówimy konkretne działania, takie bardziej szczegółowe, które podejmujemy dla poprawy bezpieczeństwa w systemie kolejowym. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Szanowni Państwo, zanim przejdziemy do tych rozwiązań technicznych, technologicznych, tutaj oddam głos panu zastępcy głównego inspektora transportu drogowego, to chciałbym poruszyć i rozwinąć wątek procedur prokuratorskich. Bardzo się cieszę, że te spotkania trwają. Co kwartał omawiacie państwo razem z policją, z prokuraturą, z Ministerstwem Infrastruktury, z przewoźnikami, sytuację na torach, jeżeli chodzi o przyjazd prokuratora na miejsce, jeżeli chodzi o czynności operacyjne, mając na uwadze, że każdy pociąg ma monitoring. Też się spotkałam z tym, że pasażerowie byli zdziwieni, że byli spisywani przez służby, mimo że nie mieli szans zobaczenia, co się wydarzyło na torach.

Pani prokurator proszę mi powiedzieć, w jakim kierunku idą zmiany? Czy analizujecie ten problem? Co prokuratura i policja może zrobić z takimi procedurami?

Prokurator Prokuratury Krajowej Agnieszka Brachfogel-Milewska:

Nasze procedury wynikają z regulacji kodeksowych. Kwestie udziału prokuratora na miejscu zdarzeń ze skutkiem śmiertelnym reguluje Kodeks postępowania karnego art. 209 i wynikające z tego konsekwencje, jakie czynności prokurator na miejscu zdarzenia powinien wykonać i w jakiej kolejności.

Pani przewodnicząca, najpierw chciałabym odnieść się do tych prezentacji, które widzieliśmy. Te slajdy wskazujące na ogólną liczbę godzin oczekiwania na przybycie prokuratora na miejsce zdarzenia sugerują, iż tak naprawdę ten długi czas oczekiwania to jest wynik działań prokuratora albo braku działań prokuratora, których konsekwencją są opóźnienia, co jest oczywiste, w ruchu kolejowym. Tymczasem opierając się na konkretach, jeden ze wskazanych przykładów na prezentacji na obszarze miasta stołecznego Warszawy i okolicy pokazywał, że na przybycie prokuratura na miejsce zdarzenia oczekiwano 234 minuty. Każde takie zapytanie o przyczynę takiego długiego czasu oczekiwania na przybycie jest kierowane przez przedstawicieli kolei do prokuratury. Zbieramy takie wyjaśnienia, zbieramy i analizujemy każdą z takich sytuacji. W tym konkretnym przypadku mogę powiedzieć, że zdarzenie miało miejsce o godzinie 11:00, natomiast po raz pierwszy prokurator został powiadomiony o tym zdarzeniu o 12:34, w dodatku z informacją, że grupa dochodzeniowa wraz z technikiem kryminalistyki będzie mogła przybyć i rozpocząć czynności procesowe dopiero za godzinę. W związku z tym to nie jest tak, że te informacje zbiorcze od momentu, kiedy państwo zbieracie i liczycie czas trwania od daty zdarzenia, do daty przybycia prokuratora na miejsce zdarzenia bądź zakończenia czynności, za to odpowiada tylko i wyłącznie prokurator. Prokurator nie rozpocznie czynności oględzin, jeżeli na miejscu nie będzie technika kryminalistyki. W związku z tym w tym zakresie jesteśmy związani także możliwościami policji. Przede wszystkim, to nie jest jedyny przypadek, który analizowaliśmy, kiedy powiadomienie prokuratora o zdarzeniu i o konieczności jego obecności na miejscu następuje niestety z opóźnieniem, a nie niezwłocznie w momencie, kiedy zdarzenie to miało miejsce.

Chcę powiedzieć, że ponieważ dostrzegamy tę sytuację, to właśnie na spotkaniach, które odbywają u pana ministra w Ministerstwie Infrastruktury z udziałem przedstawicieli policji, podnosiliśmy ten temat i wskazaliśmy, iż powiadomienie prokuratora dyżurującego powinno następować natychmiast, a nie w momencie, kiedy policja jest już np. gotowa, aby technik wraz z funkcjonariuszami policji mogli się udać na miejsce, ale niezwłocznie, aby prokurator miał możliwość przygotowania się i jak najszybszego udania się na miejsce zdarzenia.

Kolejną kwestią jest przyjazd prokuratora na miejsce zdarzenia. Sami państwo sobie zdajecie sprawę i o tym mówiliście, iż te wypadki mają miejsce czasami na nasypach kolejowych, w miejscach trudno dostępnych. Prokurator dostając informacje w godzinach poza pracą prokuratury, nie posiada pojazdu uprzywilejowanego, którym mógłby się udać na miejsce zdarzenia i niezwłocznie przystąpić do czynności. W przypadku zdarzenia na terenie Warszawy, dojazd prokuratora, który nie dysponuje takim pojazdem, jest opóźniony, bo także, tak jak w każdych innych zdarzeniach z wypadkiem śmiertelnym na trasach szybkiego ruchu czy autostradzie, jest spowodowany tym, iż prokurator generalnie ma trudności z dojazdem na miejsce w odpowiednio szybkim czasie. Chciałabym, aby te liczby, które mówią o czasie oczekiwania na przybycie na miejsce zdarzenia, były liczone nie tylko jako czas, kiedy prokurator mając informację o zdarzeniu, nie dojechał, ale uwzględniały także to, że prokurator bardzo często o tym zdarzeniu zostaje poinformowany znacznie później.

Kolejne slajdy dotyczą już czasu trwania czynności na miejscu zdarzenia. Proszę państwa, rozumiem skutki dla pasażerów, rozumiem skutki finansowe dla przewoźników, natomiast mamy tu do czynienia ze śmiercią człowieka. Czynności, które przeprowadza prokurator wraz z funkcjonariuszami policji, są to czynności, które powinny być przeprowadzone w sposób szalenie wnikliwy i materiał dowodowy powinien zostać zgromadzony. Proszę państwa, ponadto oględziny zwłok czasem zajmują obszar kilkuset metrów, na którym znajduje to rozcłonkowane ciało. Nie do pomyślenia byłaby sytuacja, w której prokurator bądź funkcjonariusz policji, dokonując oględzin pominąłby jakieś fragmenty zwłok i doprowadziłoby do sytuacji, w której później w toku postępowania i rodzina zmarłego mogłaby mieć słuszne, uzasadnione pretensje, że czynności były wykonywane pośpiesznie tylko dlatego, że konieczne było uruchomienie ruchu kolejowego.

Proszę państwa, to też nie jest tak, że prokurator zawsze może uznać, że nie ma wątpliwości i można puścić ruch pociągów drugim torem. Jeżeli chodzi o procedurę Kodeksu postępowania karnego, ona wymaga dokonywania oględzin miejsca zwłok i miejsca zdarzenia. Taki zapis monitoringu może być załącznikiem do protokołu, natomiast nie może on zastępować czynności procesowych.

Także to tyle z mojej strony. Nie uważam oczywiście, iż nie można przeprowadzić zmian, które by przyspieszyły czynności, przede wszystkim, jeżeli chodzi o dojazd na miejsce zdarzenia, ale w tym zakresie prowadzimy tutaj rozmowy zarówno z Policją, jak i z ministerstwem. Wskazywaliśmy na problemy, ponieważ to nie jest tylko i wyłącznie problem dojazdu prokuratora na miejsce zdarzeń, wypadków kolejowych, ale w ogóle jest to problem z dojazdem prokuratora na miejsce jakichkolwiek zdarzeń, na których jego udział jest obligatoryjny.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Rozumiem to, i wszyscy to usłyszeliśmy, że problemem jest powiadomienie o zdarzeniu, że często państwo późno zostajecie powiadomieni jako prokuratura. To będzie moje pytanie zaraz do policji. Brak pojazdu uprzywilejowanego, to są rzeczy, które naprawdę łatwo można rozwiązać systemowo.

Dla mnie jest ważna odpowiedź na pytanie, czy w tych kwestiach coś się dzieje, czy są jakieś przewidywane zmiany? Jeśli jest taka możliwość, to chciałabym wiedzieć, czy mamy porównanie, jeżeli chodzi o wypadki na drogach? Czy tam również czas oczekiwania na prokuraturę, czas procesów operacyjnych jest też tak długi? Oczywiście na drodze łatwiej jest zorganizować jakiś objazd, a kolej jest bezbronna.

W tym momencie bardzo proszę o głos i ustosunkowanie się do tego, co mówiła pani prokurator na temat współpracy ze strony policji, bo to policja powiadamia prokuraturę. Bardzo proszę przedstawicieli policji o zabranie głosu w tej sprawie.

Dyrektor Biura Kryminalnego w Komendzie Głównej Policji Michał Białecki:

Pani przewodnicząca, szanowni Państwo, inspektor Michał Białecki, dyrektor Biura Kryminalnego Komendy Głównej Policji.

Co prawda obszar powiadomienia, służby dyżurne i podejmowania czynności tyczy się pionu prewencji, natomiast mając na uwadze tę dotychczasową współpracę, dokonywane analizy, pochylenia się nad tematem wypadków kolejowych na szlakach kolejowych, w których skutkiem jest śmierć człowieka, postaram się w takim telegraficznym skrócie powiedzieć parę słów.

W tym wymiarze procesowym uzupełnię wypowiedź pani prokurator. Na miejscu zdarzenia prowadzącym jest prokurator, policja. Wszystkie czynności są determinowane poleceniami

prokuratury. Rzeczywiście organizujemy się, jeżeli chodzi o miejsce takiego zdarzenia, w grupę procesową i oczywiście specjalisty, jakim jest technik kryminalistyki.

Natomiast rzeczywiście proszę państwa, dokonaliśmy analiz różnych zdarzeń na szlakach kolejowych. Próbowaliśmy też odtworzyć pewien proces decyzyjny, jeżeli chodzi także o powiadamianie w tym zakresie. Dotychczasowa praktyka czy kartoteki manualne, czy system ewidencyjny nie uwzględnia tak szczegółowo tych informacji, natomiast doszło do pewnych zmian. Proszę państwa, w czerwcu była narada służbowa kierownictwa Polskiej Policji. Jednym z tematów tej narady z udziałem komendantów głównych Policji, wszystkich komendantów wojewódzkich Policji był też temat, problematyka wypadków kolejowych ze skutkiem śmiertelnym. Tam zapadły pewne decyzje. One dotyczą otoczenia prawnego, ale także organizacyjno-funkcjonalnego. Jeżeli chodzi otoczenie prawne, to zmieniły się wytyczne komendanta głównego Policji nr 3 w sprawie wykonywania niektórych czynności dochodzeniowo-śledczych przez policjantów. Dokonano pewne zmiany w kwestii sprawnego organizowania i prowadzenia czynności procesowych. To dotyczy oględzin na miejscu wypadków na szlaku kolejowym i co podkreślono, szybkiego przywrócenia ruchu kolejowego.

Zanim to się zadzieje, to oczywiście była poruszona problematyka powiadamiania. Rzeczywiście funkcjonowało to w skali kraju różnie, niejednolicie. W związku z tym pisemne polecenia komendanta głównego Policji w tym zakresie również trafiły do garnizonu.

Powiem w skrócie, że jest to system wspomagania dowodzenia, to system, gdzie są odnotowywane wszystkie interwencje podejmowane przez policję. To w tym systemie będzie odnotowywana, a w zasadzie już jest odnotowywana, dokładna godzina powiadomienia prokuratora przez dyżurnego o zdarzeniu, przyjazdu prokuratury na miejsce podjęcia czynności dochodzeniowo-śledczych, ich zakończenia i przekazania miejsca do dalszej eksploatacji. To już się dzieje. Takie polecenia zostały wydane i takie informacje w systemie wspomagania dowodzenia są odnotowywane. Na marginesie powiem, że oczywiście te zdarzenia są traktowane jako priorytetowe, jeżeli chodzi o kategorie zdarzeń podejmowanych przez Policję.

Jeżeli chodzi o wymiar praktyczny i jak to się będzie odbywać, to po uzyskaniu informacji o takim wypadku czy o każdym innym zdarzeniu, na miejsce udaje się patrol policji, który potwierdza dyżurnemu, że rzeczywiście doszło do określonego zdarzenia. Równocześnie w tym momencie o tym zdarzeniu powiadamiany jest prokurator. Równocześnie jest też organizowana grupa dochodzeniowa wraz z technikiem kryminalistyki, a nie tak jak było w niektórych przypadkach, że była zgłaszana dopiero gotowość grupy procesowej do oględzin i w tym momencie prokurator udawał się na miejsce. W tym zakresie uważam, że równoczesne organizowanie się, jeżeli chodzi o dojazd na miejsce takiego zdarzenia na pewno podziała na szybkość sprawnego działania tych naszych dwóch organów.

Jeżeli chodzi o inne kwestie, to dziękuję za pismo w zakresie kontaktu bezpośredniego, jeżeli chodzi o dyspozytora, koordynatora, dyspozytora głównego PKP. Telefony zostały przekazane poleceniem komendanta głównego do komendantów wojewódzkich. Przedstawicielom kolei został przekazany telefon dyżurnego kryminalnego, który w przypadku nieuzasadnionego opóźnienia w realizacji zadań w poszczególnych garnizonach... Z tego, co wiem, to już działa. W związku z tym ten kontakt jest bezpośredni. Mając na uwadze te wszystkie podejmowane przedsięwzięcia w obszarze organizacyjno-prawnym, wydaje się, że sytuacja no na pewno musi ulec poprawie. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Mam takie pytanie, czy państwo jako prokuratura we współpracy z Policją określiliście sobie taki cel, o ile powinny się zmienić, założmy, że do końca roku, te średnie czasy reakcji przyjazdu i procedur? Czy macie taki określony cel? Drugie pytanie, co, jeżeli chodzi o blokowanie drugiego toru? Przy wypadkach drogowych jest ruch wahadłowy. Chyba naprawdę nikt sobie nie pozwoli, żeby zablokować drogę krajową czy autostradę. Co tu można zrobić, żeby odblokowywać ten ruch dróg na drugim torze?

Dyrektor Biura Kryminalnego w Komendzie Głównej Policji Michał Białęcki:

W mojej ocenie każde zdarzenie jest indywidualne i powiem z praktyki, że naprawdę wszelkie decyzje podejmowane przy każdych czynnościach trzeba rozpatrywać jednak w realiach konkretnej sprawy. Myślę, że nie możemy założyć w tym momencie, że tu tak będziemy postępować a nie inaczej. W ramach oględzin, czy to w tej fazie statycznej, czy dynamicznej, to tu jest miejsce

i czas, żeby podejmować taktykę działania na miejscu zdarzenia. To jest oczywiście moje zdanie, jeżeli chodzi o czynności wykonywane przez policję.

Prokurator Prokuratury Krajowej Agnieszka Brachfogel-Milewska:

Oczywiście przychylam się do tego głosu. Rozmawialiśmy o tym na wszystkich spotkaniach, że po to prokurator jest na miejscu zdarzenia, aby mógł podejmować decyzje w danej, konkretnej sprawie.

Jeśli chodzi o ustalenie jakiś konkretnych czasów, to proszę państwa, każde takie statystyczne ocenianie zdarzeń, że oględziny trwają 200 minut czy 300 i że w związku z tym przyjmiemy założenie, że oględziny będą trwały 15 minut krócej czy godzinę krócej. Myślę, że to nie jest zasadne.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Pani prokurator, czy nie należałoby tutaj wyznaczyć sobie czasu przyjazdu? Czy prokuratura wraz z policją nie powinny wyznaczyć sobie takiego ambitniejszego celu, żeby do czegoś dążyć?

Prokurator Prokuratury Krajowej Agnieszka Brachfogel-Milewska:

Cel jest generalnie bardzo ambitny, bo uważam, że chcemy przyjeżdżać na miejsce niezwłocznie. Chcę powiedzieć, że nawet dzisiaj o godzinie 11:00 w Prokuraturze Regionalnej miało miejsce spotkanie ze wszystkimi szefami Prokuratur Rejonowych, poświęcone właśnie organizacji i szkoleniom prokuratorów z zakresu zdarzeń kolejowych, w których prokuraturze biorą udział.

Planujemy szkolenia, które pozwolą prokuratorom na, być może, sprawniejsze podejmowanie decyzji na miejscu zdarzenia i lepszy kontakt z przedstawicielami choćby komisji, której przedstawiciele też są na miejscu zdarzenia. Chodzi o to, aby ta współpraca przebiegała w sposób sprawny i bez żadnych zakłóceń. Wszyscy prokuratorzy zdają sobie z tego sprawę i na pewno priorytetowo traktują te zdarzenia. Prokurator powiadomiony o takim zdarzeniu, zdaje sobie sprawę, że wykonuje swoje obowiązki, jakie są konsekwencje opóźnienia w przybyciu na miejsce zdarzenia, aby nie podejmował wszelkich działań, które spowodują, iż przybędzie na miejsce zdarzenia niezwłocznie. Tak zresztą wynika z wyjaśnień, które prokuratorzy składają w momencie, kiedy dostajemy informację o tym, iż ten czas trwania był zbyt długi. Jak właśnie się później składało, zarówno zbyt późne powiadomienie, jak też fakt, iż czasami rzeczywiście samo dotarcie na miejsce jest nie takie oczywiste, bo nie jest to przy drodze, gdzie można spokojnie i w sposób bardzo szybki dojechać samochodem.

Myślę, że te działania, które teraz podjęliśmy chociażby a propos kwestii powiadamiania prokuratora, możliwości przygotowania się, jeżeli prokurator byłby na innym zdarzeniu, zabezpieczenia udziału innego prokuratora bezpośrednio, który pojedzie na to miejsce zdarzenia jako miejsce priorytetowe, jeżeli chodzi o zdarzenia z udziałem prokuratora. Myślę, że one przyniosą efekty. Z tym, że chciałbym powiedzieć, to nie jest tak, że za każdym razem na każde zdarzenie ta średnia z tych prezentowanych dzisiaj slajdów wydaje się wysoka i że te nasze oględziny trwają za każdym razem tak długo, parę godzin, dlatego że jak sami państwo wiecie, ci, którzy zbierają informacje na temat zdarzeń i opracowują je w sposób statystyczny... Są też zdarzenia, które są przeprowadzone bardzo sprawnie, bo takie były okoliczności zdarzenia, że prokurator mógł uruchomić ten ruch bardzo szybko, ale to wszystko zależy od tego, co się stało z ciałem, jakie były okoliczności zdarzenia. Nie możemy tu przyjąć jakiegoś standardu, że oględziny, czy też przybycie na miejsce zdarzenia, ponieważ jeżeli miejsce zdarzenia jest w okolicy Warszawy i nie będzie to w godzinach szczytu, gdzie trudno jest dojechać przez Warszawę, będzie na pewno szybsze niż w momencie, kiedy prokurator mający dyżur musi przejechać kilkanaście albo kilkadziesiąt kilometrów na miejsce zdarzenia, ponieważ jest to pomiędzy miejscowościami i teren jest trudno dostępny.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Pojazdy uprzywilejowane są tutaj pewnym rozwiązaniem. Faktycznie może warto się nad tym zastanowić. Cel mamy jeden – przyspieszyć wszystkie działania: prokuratorskie, policji, służb, żeby było jak najmniej opóźnień, ale ten główny cel to jest oczywiście to, żeby nie dochodziło do wypadków.

Zanim otworzę dyskusję, szanowni państwo, chciałbym tak jeszcze poprosić pana Marka Konkolewskiego, zastępcę głównego inspektora transportu drogowego, żeby powiedział nam, jak wygląda wdrażanie systemu Red Light i innych systemów monitorujących przejazdy. Nie mówimy o zwrocie, ale mówimy o mandatach wystawionych, bo tu słyszeliśmy o 15 mln, tak panie ministrze?

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Pani przewodnicząca, pan inspektor ma wiele szczegółów, ale to, o czym warto powiedzieć...

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Red Lighty absolutnie wpisują się w to, czego absolutnie potrzebujemy w naszym systemie kolejowym i drogowym. Wszędzie tam, gdzie jest technologia, mamy najbezpieczniejsze drogi w Europie. Pod Ursynowem jest dwuipółkilometrowy tunel z ograniczeniem prędkości do 80 na godzinę i system odcinkowego pomiaru prędkości. To jest najbezpieczniejszy odcinek drogowy w Polsce z ruchem dobowym 100 tys. pojazdów. Dlaczego? Ponieważ jest bat jasno określony – pojedziesz szybciej, zapłacisz mandat. W tych systemach potrzebujemy automatyzmu. Przejazd kolejowy to jest absolutnie wycinek tylko tej rzeczywistości, o której szczegółowo powie pan inspektor. Definitywnie musimy iść w automatyzm, bo nie będziemy mieli ludzi, którzy są w stanie kontrolować sytuację na gruncie.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję.

Jakie mamy narzędzia? Bardzo proszę przedstawiciela GITD.

Pełniący obowiązki zastępcy głównego inspektora transportu drogowego Marek Konkolewski:

Pani przewodnicząca, panie ministrze, szanowni państwo, to prawda, automatyzm postępowania na przejazdach kolejowych, zwłaszcza w tej niskiej kategorii D zbiera żniwo wśród kierowców, którzy lekceważą przepisy ruchu drogowego.

Od 1 stycznia do końca czerwca 2025 r. pięć urządzeń rejestrujących przejazd na czerwonym świetle na tych przejazdach, zarejestrowało 4230 naruszeń. Inspekcja Transportu Drogowego zatwierdziła 3123 mandaty karne, w tym 2666 tym kierowcom, którzy nie dostosowali się do czerwonego światła, a także 457 mandatów za niewskazanie kierującego. Łącznie te mandaty karne w pierwszym półroczu br. zostały nałożone na kwotę 7,168 mln zł. Przypomnę tylko, że zmieniły się przepisy prawa, jeżeli chodzi o taryfikację mandatów karnych, punktów karnych. W tej chwili niedostosowanie się do czerwonego sygnału nadawanego przez sygnalizator S2 na przejeździe kolejowo-drogowym jest to poważne wykroczenie, za które grozi mandat wysokości 2000 zł, a także 15 punktów karnych. Jest to zdecydowanie wyższa kara niż w przypadku klasycznego skrzyżowania na ulicy, a więc te mandaty są bardzo wysokie.

W tej chwili realizujemy kolejny program, w ramach którego do sieci CPD CANARD zostanie włączonych 128 urządzeń rejestrujących, w tym 5 kolejnych rejestratorów przyjazdu na czerwonym świetle – Red Lightów. Powiem tylko tyle, jest to kropla w morzu potrzeb.

Potwierdzam, że jesteśmy w ciągłym kontakcie z wiceministrem infrastruktury, panem Piotrem Malepszakiem, z panem prezesem Urzędu Transportu Kolejowego, panem Górą, z przedstawicielami PLK. Robimy wszystko, żeby poszerzyć tę sieć urządzeń rejestrujących przejazd na czerwonym świetle. Potrzebne nam jest dobre i skuteczne prawo. Wielokrotnie powtarzałem, że mamy w systemie CPD CANARD bardzo innowacyjne, nowoczesne, dobrej klasy precyzyjne urządzenie, natomiast piętą achillesową tego systemu jest prawo, które było jeszcze tworzone w latach, gdy nikt nie myślał o internecie, o smartfonie, o telefonie, nikt nie myślał o wirtualnej przestrzeni, sztucznej inteligencji. Środowisko prawne jest nie do końca korzystne dla tego systemu CPD CANARD. Jest dobra informacja, kierownictwo resortu infrastruktury pod przewodnictwem ministrów Klimczaka i Bukowca ma w tej chwili już projekt ustawy fotoradarowej w resorcie infrastruktury, który został stworzony przez specjalistów ze świata teorii, praktyki, specjalistów CANARD-u, prawników. Mam nadzieję, że tzw. ustawa fotoradarowa będzie prędzej czy później prawem obowiązującym ponad podziałami politycznymi. O to tutaj prosimy, o to apelujemy, żeby jak najszybciej wprowadzić ustawę fotoradarową, bo tak jak powiedziałem w trójkącie bezpieczeństwa człowiek, droga, pojazd, podmiotem i tą pozycją, która doprowadza do tych zdarzeń drogowych, to w 90% jest człowiek.

W tym naszym systemie, oprócz wzmocnienia kadrowego Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, jak tlenu potrzebujemy ustawy fotoradarowej. Jeżeli będziemy mieli jasne, precyzyjne prawo, które będzie skuteczne, to doprowadzi do tego, że wzrośnie ta nieuchronność kary, a także dyscyplina i poszanowanie przepisów prawa. Także, jeżeli będziemy mieli dobre prawo, to będziemy otwarci na rozbudowę tego systemu. Niestety, przyznaję szczerze, że jestem

trochę takim hamulcowym, który zaciąga hamulec awaryjny, bo nie mogę pozwolić na to, mówiąc kolokwialnie, żeby system, jeśli chodzi o naruszenia, po prostu się zaciął.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

My, jako przedstawiciele Komisji Infrastruktury będziemy dopytywać się o tę ustawę fotoradarową, bo to jest kluczowe.

Szanowni państwo, nie mamy już dużo czasu, a temat jest bardzo szeroki. Salę mamy jeszcze pół godziny.

W takim razie otwieram dyskusję. Bardzo proszę. Pierwsza zgłosiła się pani poseł Paulina Matysiak. Bardzo bym prosiła o zwięzłe wypowiedzi, żeby każdy mógł albo zadać pytanie, albo podsumować.

Poseł Paulina Matysiak (Razem):

Dziękuję.

Do poruszenia mam dwa tematy. Bardzo dziękuję za te wszystkie informacje. Trochę ciągnąc wątek ustawy fotoradarowej, bo to wiąże się z tą propozycją prezesa Urzędu Transportu Kolejowego o zabudowie urządzeń monitorujących na pięciuset przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D. Wtedy też przy tych zapowiedziach była mowa o zmianie otoczenia prawnego, o zmianie przepisów po to, żeby była możliwa szybka i skuteczna egzekucja ewentualnych nałożonych kar na tych kierowców, którzy nie przestrzegają przepisów. Jak rozumiem, to jest temat, który się tutaj wiąże. Chciałabym się dowiedzieć, kiedy w ogóle my się możemy w Sejmie spodziewać tego projektu?

Druga rzecz, kto miałby, jaki podmiot miałby zarządzać tymi urządzeniami? To jest niezwykle istotne, bo mamy do tego możliwości. Firmy przedstawiały także swoje urządzenia. W poprzednim roku odbywało się także posiedzenie zespołu do spraw walki z wykluczeniem transportowym i do spraw bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dwa podmioty przedstawiały, jak to dokładnie działa. To są w ogóle modele, które można oczywiście dostosować do warunków, do tego, co jest potrzebne. Wiemy, jak to zrobić. Pytanie, czy faktycznie to zrobimy? Pytanie, czy te pięćset przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D zostanie zabudowanych? One wydają mi się, że zostały wytypowane na podstawie tego, który jest najbardziej niebezpieczny. Pytanie, czy znajdą się na to środki, żeby postawić te urządzenia w tych miejscach.

Trzecia rzecz nawiązuje do tego, co mówił pan prezes Malinowski. Pełna zgoda z tym, czego oczekują pasażerowie – oczekują punktualności, to się dla nich bardzo liczy.

Chciałam się zapytać, jak możemy poprawić komunikację na linii zarządca infrastruktury, a pasażer? Często zdarza mi się widzieć takie sytuacje, w których to ja trochę robię za informatora i mówię: proszę się nie sugerować tym, co widzimy na wyświetlaczu, że ten pociąg przyjdzie za 10 minut, bo w Portalu Pasażera to jest minut 50, więc ten pociąg nie pojawi się tu za te 7 minut. Spokojnie można sobie coś zrobić, można coś sprawdzić. Natomiast, po pierwsze, nie każdy zna te wszystkie możliwości, zna wszystkie aplikacje, a przydałaby się jasna informacja. To nie dotyczy tylko spółki Intercity, bo opóźnione są też pociągi innych przewoźników. Natomiast w tych przejazdach, zwłaszcza takich długodystansowych, ma to bardzo często znaczenie. Pytanie, czy trwają jakieś rozmowy z PKP PLK, co można byłoby tu zrobić? Wydaje mi się, że informacje są w różnych miejscach, tylko nie trafiają do tych zainteresowanych. Pytanie, co tutaj można byłoby zrobić? Po prostu szukajmy rozwiązania. Wydaje mi się, że pasażerowie byliby z tego zadowoleni. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Następny o głos poprosił pan z PKP PLK. Proszę się przedstawić.

Dyrektor Biura Bezpieczeństwa w PKP PLK SA Włodzimierz Kielczyński:

Dzień dobry, Włodzimierz Kielczyński, dyrektor Biura Bezpieczeństwa w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe.

Proszę państwa, pani przewodnicząca, ponieważ zagadnień jest dużo, a czasu mało, spróbuję częściowo odpowiedzieć może na pytanie pani poseł, ale też zwrócić uwagę na pewne zagadnienia.

Przejazdy, jak mówiła statystyka, ponad 30% wypadków na sieci to przejazdy kolejowo-drogowe. Chciałbym zwrócić uwagę na 3 czy 4 rzeczy, które są dosyć istotne, żebyśmy poważnie ograniczyli ilość zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych.

Proszę państwa, przede wszystkim powinniśmy zdrowo pomyśleć o zmianie szkoleń i egzaminowania kierowców, a szczególnie kierowców zawodowych. Pan minister wspomniał o pojazdach ciężkich, one przynoszą bardzo negatywne skutki dla taboru kolejowego, są zagrożeniem życia i zdrowia. W ubiegłym roku zginęło trzech kolejarzy, m.in. na skutek takich zdarzeń.

Kierowcy zawodowi powodują około 30% wszystkich zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych. Tutaj ukłon nie tylko w zakresie szkolenia, egzaminowania, ale też i działań, które powinny być ukierunkowane na kierowców zawodowych.

Red Lighty, my jako spółka mamy przygotowane przejazdy kategorii B i C do objęcia szerszą techniczną możliwością, ale również przejazdy kategorii D. Tutaj najważniejsza rzecz, która jest nieodzowna, żeby można było bardziej restrykcyjnie postępować do kierowców, to zmiana w prawie, aby CANARD mógł karać również kierowców za niezastosowanie się do znaku B-20. Na dzisiaj nie jest to możliwe przy obecnym prawie.

Posiadamy około 2,5 tys. swoich kamer, pewnie nie wszystkie się nadają, ale pracujemy w tej chwili z wykonawcami, abyśmy mogli, mówiąc tak bardzo kolokwialnie, wystawić sygnał do włączenia do CANARD-u, szerszej liczby przejazdów niż tylko te, które są obecnie objęte tym systemem.

Jeszcze jedna kwestia dla usprawnienia czy ograniczenia zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych, potrzebujemy zrównania uprawnień funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei z funkcjonariuszami policji w zakresie karania. Dzisiaj mandat na przejeździe kolejowo-drogowym funkcjonariusz policji może wystawić za 2000 zł, funkcjonariusze Straży Ochrony Kolei tylko za 500 zł. To wymaga takiego działania, żebyśmy mogli prowadzić szerszą akcję przez naszych funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei.

To tak pokrótce o przejazdach, aczkolwiek są bardzo ważne rzeczy.

Usprawnienia akcji dochodzeniowych i o czym mówiła pani poseł, przekazywania informacji do pasażera, do przewoźnika. Najpierw musimy usprawnić cały proces obiegu informacji, o czym mówili moi przedmówcy – przybycia organów dochodzeniowych, podjęcia tych czynności, ograniczenia ich do minimum. Jeżeli te czynności uda nam się wykonać, to myślę, że informacja trafiająca do szeroko rozumianych podróżnych przez różne aplikacje będzie również bardziej precyzyjna. Dzisiaj m.in. odbyliśmy takie spotkanie w Prokuraturze Rejonowej dla miasta stołecznego Warszawy, gdzie byli przedstawiciele różnych prokuratur, właśnie rozmawialiśmy o takich sytuacjach. Co zrobić, żeby przynajmniej oddać do ruchu drugi tor, żebyśmy mogli pojechać po drugim torze. Niestety, czasami są takie zdarzenia, że ten drugi tor tak naprawdę jest przejezdny, a z obawy o bezpieczeństwo zostaje wstrzymany ruch pociągów. Moim zdaniem wielu przypadkach jest to niepotrzebne. Stąd o czym mówiła pani prokurator z Prokuratury Krajowej, udostępniliśmy do Prokuratury Krajowej dwa całodobowe numery telefonów, które powinny usprawnić albo dojazd prokuratora, który będzie mógł z tego skorzystać, albo pomoc merytoryczną w zakresie obsługi takiego zdarzenia. To są takie pierwsze kroki, które realizujemy.

Natomiast myślę, że w skali kraju nieodzowne powinny być szkolenia dla prokuratorów, którym by przybliżono tematykę kolejową, bo zdarza się, że prokurator przebywający na teren kolejowy nie bardzo wie, co jest ważne w danym zagadnieniu. Podczas jednego z ostatnich zdarzeń, policja wykonująca oględziny składu, wykonywała je z drugiej strony, gdzie w ogóle nie doszło do zdarzenia kolejowego. Zdaję sobie sprawę, że pewne czynności muszą być wykonane, ale czasami można by je wykonać dużo szybciej.

Podobnie, jak mówiła pani przewodnicząca, należy się mocno zastanowić nad usprawnieniem np. zjazdu takiego pociągu na stację, kiedy może odbywać się bezpieczna ewakuacja podróżnych, jak również wykonywanie pewnych czynności dalszych dochodzeniowych. W tym tygodniu chcemy wystąpić z taką inicjatywą ustawodawczą, żeby usprawnić, przybycie i działania służb po zdarzeniach, żeby teren kolejowy traktować priorytetowo w stosunku do innych zdarzeń. Tak jak mówił pan minister, liczba uruchamianych pociągów każdej doby to jest ok. 8,5 tys., a pociągów pasażerskich to prawie 6,5 tys. W określonych relacjach turystycznych bardzo trudno przewoźnikowi zapewnić komunikację zastępczą w postaci setek autobusów. Stąd to zagadnienie jest bardzo ważne z punktu widzenia zarządcy infrastruktury i przewoźników kolejowych. Bardzo krótko starałem się to omówić jak najkrócej.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

O głos poprosił pan Sławomir Centkowski, Związek Zawodowy Maszynistów. Bardzo proszę.

Wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów Sławomir Centkowski:

Dzień dobry, pani przewodnicząca, panie ministrze, szanowna Komisjo, za dwa miesiące mija 46 lat mojej pracy, przygody z koleją i przynajmniej od połowy tego czasu słyszę o poprawie bezpieczeństwa na kolei. Są to oczywiście różne aspekty poprawy tego bezpieczeństwa.

Niemniej jednak trudno mi jest się zgodzić z tym, że podejmujemy szereg działań i czynności, które powodują, że ten poziom bezpieczeństwa jest lepszy. On nie jest lepszy. Zapomnieliście państwo o tym, że w ostatnim czasie bardzo dużo pociągów towarowych nie jeździ i ten wskaźnik maleje? Jak przyjrzymy się statystykom, to się okazuje, że to jest sinusoida. Ona jest uzależniona od wielu czynników, również czynników gospodarczych, politycznych i społecznych w kraju. Przecież liczbę samobójstw nieraz mamy na poziomie, którego się nie spodziewamy.

Szanowni Państwo, w tym wszystkim, o czym tu państwo mówiliście, jeszcze występuje jeden bardzo ważny element. Tym ważnym elementem, jak mówił poprzednik trzech kolejarzy, to są ludzie. Ciągłe mówimy o liczbach i statystykach, nie mówimy o ludziach, nie mówimy o maszynistach. W tamtym roku zginęło dwa maszynistów i jeden rewizor. Dwóch maszynistów – ojców rodziny, synów, dziadków, bo to były osoby w różnym wieku. To jest coś, czego my nie możemy zaakceptować, nad czym nie możemy przejść do porządku dziennego.

Szanowni państwo, ale to nie jest tylko kwestia tego, że zginęli, bo przecież trzeba również wziąć pod uwagę, że oprócz tego poszkodowanego, który jest na torach, jest też maszynista, który jest żywą osobą, który reaguje na tego typu zdarzenia, który ma swoje mniejsze lub większe emocje. Pani przewodnicząca, pozwolę sobie powiedzieć nie z hipotezy i nie ze statystyk, ale z doświadczenia, że w tych doświadczeniach jest taki obraz – kiedyś mówiłem, że trzy godziny po wypadku jest niewyjęte. Mówiłem to z własnego, wieloletniego doświadczenia. Okazuje się, że dzisiaj już nie dowartościowałem tego, bo jest trochę dłużej niż trzy godziny. Obraz sytuacji jest taki, że maszynista, który zabija człowieka, który ma ogromną traumę w danej sytuacji, czy w danej chwili, jest poddany przez Policję badaniu na zawartość alkoholu. OK, żeby nie było wątpliwości, bo my też jesteśmy za tym, żeby to badanie było czynione. Bardzo często jest to badanie przeprowadzone alkoktestem tzw. dowodowym, gdzie można w sądzie później to wykorzystać. Ale to jest początek drogi. Później przyjeżdża pan prokurator i życzy sobie, żeby maszynista pojechał do lekarza i na badanie krwi. W skrajnych przypadkach mamy tych badań dwa. Później mamy przejęcie przez Żandarmerię Wojskową i badanie moczu. Na końcu o drugiej w nocy maszynista jest zostawiony sam sobie i mówią „chłopie, radź sobie, jakoś musisz dotrzeć do domu”. My się na to nie godzimy, nie możemy przejść obojętnie obok takiej sytuacji, gdzie absolutnie nie bierze się pod uwagę stanu psychicznego maszynisty. Przywołam, że spółka Intercity, spółka Polregio, wypracowały sobie metody, w których maszynista uzyskuje podmiianę. Niestety, bardzo wiele spółek nie zmienia maszynisty, czyli nie dostaje podmiany. On pracuje z tym, w tym silnym stresie, bo jednak ta śmierć na torach jest dużym stresem. Mało tego, bardzo często w przekonaniu i w przeświadczeniu, że pierwszy komunikat to będzie – maszynista był trzeźwy.

Drugi komunikat, to będzie, że osoba postronna uległa śmierci i to nie będzie samobójca. Ja doświadczałem samobójców i wiem, co to znaczy. Pan prezes z Intercity mówił, że wszystkie lokomotywy mają kamery. Dzisiaj naprawdę nie jest trudno wziąć jako materiał dowodowy nagranie z kamery i potwierdzić słowa maszynisty – schował się za słupem, wyszedł 100 m przed pociągiem itd. Bardzo często tak jest, że maszynista nie jest w stanie zobaczyć tej osoby, tylko widzi ją w ostatniej chwili, kiedy droga hamowania jest tak duża, że jeszcze jest 400, 700 m i nie jest w stanie zatrzymać tego pociągu.

Od jutra z inicjatywy Związku Zawodowego Maszynistów uruchamiamy kampanię „Chcę żyć”. W tej kampanii również pokazujemy ludzi takich jak maszyniści, ich rodziny, którzy przeżyli ogromną traumę. Mamy ludzi, którzy zrezygnowali z zawodu tylko i wyłącznie dlatego, że doszło do wypadku. Dlaczego doszło do wypadku? Szanowni Państwo, dlatego doszło do wypadku, że od ponad dwudziestu lat najbardziej się mówi, a nie robi. Co się robi? Robi się wtedy, kiedy na przejeździe dochodzi do kilku wypadków. Iloczyn, bo to się określa iloczynem, przejechanych samochodów, jest tak duży, że wtedy albo się zmienia się kategorię przejazdu, albo się zakłada roгатki. Już raczej człowieka to tam się nie postawi.

Szanowni państwo, naszym problemem są kolizyjne przejazdy i my tego nie zmienimy choćbyśmy nie wiem, co zrobili. To są lata budowy, zmiany infrastruktury. Ale możemy wpłynąć tu i teraz na to, jak jest postrzegany przejazd, jak jest traktowany przejazd. Przecież mamy dowody i przykłady na to, że w ciągu nocy kierowcy potrafią pięć razy złamać roгатkę. Myślę, że na sali

są osoby, które by to potwierdziły. Oczywiście roгатki nie da się złamać wielokrotnie, ale zanotują kilka przejazdów, gdzie, jeżeli ona by była sprawna, to byłaby złamana.

Polskie Linie Kolejowe faktycznie dysponują kamerami, które byłyby dowodem w sprawie, ale dlaczego nie są? Bo od trzech lat czekamy na zmianę przepisów, zmianę prawa. Teraz pytanie jest takie, czy nam naprawdę zależy na tym, żeby ginęli ludzie na przejazdach? Trzy lata, czekać na zmianę prawa, która mogłaby uchronić dziesiątki ludzi przed śmiercią, ale również przed zdarzeniami, które wywołują ogromne skutki finansowe. Przywołam swoją spółkę Polregio, która boryka się z ogromnym problemem braku taboru. Przecież takie zderzenie z samochodem ciężarowym, to jest wyłączenie pojazdu na kilka miesięcy, na pół roku, a nie raz, nawet na rok, bo procedury trwają tak długo. Zresztą w Intercity pan prezes też potwierdzi, że ze względu na wysokość olbrzymich kosztów, pojazd jest bardzo długo wyłączony. Nie możemy zmienić prawa w ciągu trzech lat? Nie możemy doprowadzić do sytuacji takiej, że penalizacja w tym zakresie będzie dużo wyższa?

Ja naprawdę nie jestem w stanie tego zrozumieć, dlatego „Chcę żyć” będzie kampanią, która rusza jutro i w tej kampanii będziemy podejmowali szereg działań, również niepopularnych, które mają zmusić osoby odpowiedzialne za bezpieczeństwo na kolei do radykalnych działań i zmian, które podwyższą kwestie bezpieczeństwa. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

My również liczymy to na to, że te zmiany w prawie nastąpią bardzo szybko. Po to też tutaj jesteśmy, spotykamy się. Wiemy, że nie można czekać.

Zanim oddam głos panu ministrowi, to jeszcze pan prezes Adrian Furgalski, zespół doradców gospodarczych TOR. Bardzo proszę.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję, pani przewodnicząca.

Dwie sprawy. Pierwsza – te dodatkowe 500 miejsc, gdzie miałyby stanąć Red Lighty określone przez pana ministra Malepszaka jako bat. Tych batów rzeczywiście potrzeba więcej i tak samo na drogach, tam, gdzie są przejazdy kolejowo-drogowe. Często słyszę, że jesteśmy jakimś opresyjnym państwem pod tym względem. Polecam zobaczyć raje Europy Zachodniej, gdzie mówimy o kilku tysiącach czy kilkunastu tysiącach i stacjonarnych pomiarach prędkości, i pomiarach odcinkowych czy pomiarach wykonywanych przez samochody nieoznakowane. Generalnie tego mamy za mało. Natomiast rzeczywiście rozmawiamy o tym od kilkunastu lat. Gdyby było tak, że mamy szansę, jak rozumiem, to niedługo ma być wpisane do prac legislacyjnych rządu, uchwalić ustawę fotoradarową, o której powiedział pan Marek Konkolewski, to rzeczywiście jest oczekiwane, bo w każdym innym przypadku próba zwiększenia tego systemu będzie skutkowałą jego zatkaniem i nie będzie komu tego obrabiać. Będziemy mogli jedynie powiedzieć, że włączyliśmy parę urządzeń.

Zmiana sposobu karania, żeby uniknąć tych łańcuszków, kto wprowadził pomysły np. na rodzinę z Ukrainy. To absolutnie trzeba skończyć. Też dziwne głosy – co zrobić z firmami, które leasingują, wynajmują? Przecież mają dokładną bazę klientów, więc to też z ich strony takie opowiadanie, że oni będą musieli płacić mandaty jako właściciele pojazdów jest dla mnie niezrozumiałe.

Już nie mówię o tym, co jest chociażby w Singapurze. My też przecież mamy wszędzie masę kamer monitoringu, takiego czy innego. Tam wystawianie mandatów za wykroczenia drogowe, czy nawet za śmiecenie, to jest kilka, kilkanaście minut i informacja przychodzi SMS-em, że została nałożona taka kara.

Druga sprawa to jest kwestia prokuratury. Od kilku czy nawet kilkunastu lat mówimy i narzekamy na to, że te czynności wstrzymują ruch pociągów, że one wpływają na opóźnienia. Dyrektor Kielczyński słusznie zauważył, że czasami niebezpieczne jest miejsce, gdzie ten pociąg jest zatrzymywany. Występują wtedy zagrożenia, bo ludzie muszą wysiadać gdzieś na nasypie. Pasażerami są osoby starsze, dzieci, które mogą bać się całej tej akcji. Pytanie, czy na podstawie przykładów z krajów innych niż Polska, czy ta obecność prokuratora jest zawsze obowiązkowa? Rozumiem morderstwo, ale tak ewidentne przykłady, jak próba samobójcza czy nieuwaga. Biorę po uwagę ten Biały Dunajec, że nie wiadomo czy to było samobójstwo, czy nieuwaga, że ta osoba tam weszła. Czy tutaj zawsze jest potrzebna ta obecność prokuratora? Czy np. są rozwiązania, które dają jakieś ramy czasowe i są w porządku prawnym? Rozumiem Kodeks postępowania karnego, ale po to są ustawy, żeby je zmieniać, jeżeli nie odpowiadają wyzwaniom rzeczywistości.

Patrząc na te dane, o których mówił prezes Intercity, jeżeli dobrze zapisałem, to średnio czynność, która jest wykonywana przez prokuratora trwa 104 minuty. Zastrzegam, że mówię to jako laik, ale wydaje mi się, że na pewno dla Intercity to jest bardzo dużo, już nie mówię teraz o tym średnim czasie na dojazd. Czy jest to dużo w ogóle dla systemu kolejowego? Z punktu widzenia czynności prokuratora to nie wiem, czy to nie wskazuje, że nie jest to zbyt skomplikowane? Nie wiem, ile trwają takie czynności średnio przy morderstwie, ale te 104 minuty, to raczej wypada na to, że to jest ewidentny przykład na to, że mamy do czynienia właśnie z nieupoważnionym pobylem osoby nieuprawnionej na terenie kolejowym. Czy na pewno zawsze ta obecność musi być wymagana? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Panie ministrze, rozumiem, że pan chciał się odnieść do kilku kwestii?

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Tak muszę się odnieść, ponieważ pan przewodniczący wskazał, że bezpieczeństwo się pogarsza, że niewiele się robi. Szanowni państwo, ale na slajdzie nr 2, który jest w prezentacji przedstawianej przez pana prezesa Wilde, widać wskaźnik pokazujący poprawę bezpieczeństwa na kolei. Nie ma lepszego wskaźnika, bo kumuluje w sobie pracę eksploatacyjną, o której powiedzieliśmy liczoną liczbą pociągów, które pokonują kilometry. W tym roku ten wskaźnik będzie na poziomie około 300 mln pociągo-kilometrów. Ja już mówiłem o tych liczbach. To jest znacznie więcej niż jeszcze dwa lata temu, a o 37% więcej niż 10 lat temu. Jeśli ktoś twierdzi, że jest gorzej, to ja ucinam te emocje i pokazujemy to, bo nie ma niczego lepszego, co pokazałoby poprawę bezpieczeństwa. Tych zdarzeń jest mniej w odniesieniu do pracy eksploatacyjnej.

To, o czym dzisiaj rozmawiamy, to dalsze rozwiązania, suma wielu różnych działań, które musimy zastosować, żeby poprawić funkcjonowanie systemu kolejowego czy drogowego. Nie zrobimy rewolucji. Rewolucje są niemożliwe w systemach dojrzałych. To się nie wydarza. Musimy szukać 1%, 2%, 5%, żeby całościowo dojść w perspektywie kilku lat do poprawy sytuacji o kilkanaście, może 20%.

Drogowcy mają co robić w systemie drogowym. Najgrzeczniej jest tam, gdzie wprowadzamy technologie. Odcinkowe pomiary prędkości niosą gigantyczną skuteczność funkcjonowania i gigantyczną poprawę bezpieczeństwa.

Nie rozmawialiśmy o tym jeszcze z panem inspektorem, ale zaproponowałem to już w ramach Ministerstwa Infrastruktury i była na to zgoda na kierownictwie i była zgoda co do tego, żeby te mandaty z Red Lightów finansowały kolejne Red Lighty. Żeby w tym systemie na kolejnych przejazdach, kolejne przejazdy wyposażać w system, bo po prostu ten system jest skuteczny. Szukamy skutecznych rozwiązań. Dlatego chcemy, żeby system Red lightów finansował zabezpieczenia na kolejnych przejazdach, także rozumiane jako przejazdy bezkolizyjne. Mamy takie ciekawostki, które są absolutnie ciekawostkami w skali Europy. Mamy przejazdy kolejowo-drogowe z iloczynem ruchu na poziomie 5 mln. To oznacza, że dziennie na przejeździe jest 30 tys. samochodów i 200 pociągów, to już jest 6 mln – mamy takie przejazdy, które mają taki iloczyn ruchu. Oznacza to, że ten przejazd jest zamknięty 10 godzin na dobę, nawet jeśli jest przejazdem automatycznym, co oznacza, że w systemie drogowym mamy ogromne zakłócenia ruchu. Po prostu mamy korki, które się tworzą, bo nie pilnujemy płynności ruchu.

Dlatego powiedziałem o tym, co jest świetnym przykładem w systemie drogowym. Pod Ursynowem w tunelu jest tak grzecznie, że można sobie dzień dobry mówić, bo wszyscy jadą ze średnią prędkością 78 km/h – taka jest wg pomiarów z nawigacji średnia prędkość samochodów w tunelu przy maksymalnej prędkości 80 km/h. Dlaczego tam jest 80 km/h? Bo osoby zajmujące się bezpieczeństwem stwierdziły, że to będzie bezpieczna prędkość, chociaż na drodze ekspresowej mamy prędkość 120 km/h. W miejscach newralgicznych, a tunele drogowe i przejazdy kolejowo-drogowe są takimi miejscami, musimy je wyposażać w technologie albo zamieniać na bezkolizyjne.

Wtedy jest to najbardziej skuteczne. Dlatego cieszę się, że będzie kampania „Chcę żyć”. To jest ważne, żeby to uświadamiać. Ale nie możemy mówić, że bezpieczeństwo się pogarsza, bo zarówno te dane, które mamy z systemu drogowego – liczba rannych i zabitych są o kilkanaście procent niż, niż w ubiegłym roku w analogicznym okresie.

Szanowni państwo, proszę zobaczyć, jaki został dokonany skok w przypadku kolei. W 2014 r. wskaźnik 3,19, a 2024 r., wskaźnik 1,73. Podkreślam raz jeszcze, że stało się to przy

37% wzroście pracy eksploatacyjnej na kolei i 22% wzroście pracy eksploatacyjnej mierzonej wozokilometrami w systemie w systemie drogowym.

Podkreślam też raz jeszcze, że suma różnych działań, które musimy wdrażać, prowadzi do poprawy bezpieczeństwa. Szczególnie w systemie drogowym musimy iść w kierunku cywilizacji zachodnioeuropejskiej – bardzo wysoki system kar, praktycznie bardzo zniechęcający do jakichkolwiek zachowań ryzykownych. U nas jeszcze cały czas jest ułańska fantazja. Chęć bycia 5 minut wcześniej w domu, często bierze górę.

Odnosimy to też do systemu kolejowego – modernizujemy infrastrukturę dwutorowych linii do prędkości 160–200 km/h. Chcemy, żeby tam przemieszczało się szybko dużo pociągów. Drogowcy budują infrastrukturę wysokiej przepustowości dla ruchu 50 tys. pojazdów dobowo, bo taka jest przepustowość infrastruktury – dwa pasy w jedną i dwa pasy w drugą. Trzeba tym zarządzać, żeby nie dochodziło do takich sytuacji, jak dzisiaj mamy z Warszawy do Łodzi, że co chwilę jest trzykilometrowy korek, bo jedna drobna kolizja w takim systemie jest po 15 minutach kilometrowym korkiem.

Zarządzanie ruchem, zarządzanie tym, co zbudowaliśmy, bo zbudowaliśmy to pod bardzo wysoką przepustowość dla płynnego, sprawnego funkcjonowania transportu w obiegu gospodarczym. Dziękuję.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Pani przewodnicząca, przepraszam czy mogę tylko jedno zdanie? Przepraszam, że mówię bez pani zezwolenia. Otworzyłem raport Urzędu Transportu Kolejowego z lat 2019–2023. Istotne jest to, że wskaźnik ze 184 incydentów w kategorii 64 i C66 wzrósł do 689. Tego już państwo nie pokazujecie.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo proszę o doprecyzowanie, o jakim wskaźniku mówimy? Jeżeli mamy go na slajdach, to proszę o wyświetlenie.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Zestawienie incydentów kategorii C64, C66 zaistniałych w latach 2019–2023. Jest to raport Urzędu Transportu Kolejowego na liniach kolejowych z przyczyn leżących po stronie użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych i przejść. W 2019 r. ze 184 do 689 w 2023 r.

Dyrektor Biura Bezpieczeństwa w PKP PLK SA Włodzimierz Kiełczyński:

Spróbuję odpowiedzieć na to pytanie. W 2016 r. zmieniło się rozporządzenie o wypadkach kolejowych. Do incydentów zostały i tam m.in. zakwalifikowane sprawy związane, chociażby z rozerwaniem pociągu, który do 2016 r. nie był incydentem, jak również chociażby zdarzenia na przejazdach kolejowych, ale nie wypadki, tylko incydenty, czyli sytuacje, kiedy np. kierowca zostaje zamknięty na przejeździe automatycznym pomiędzy rogatkami – stąd ta różnica. To jest współczynnik wypadkowości, a nie incydentów. To są dwie różne klasyfikacje.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Szanowni Państwo, podsumowując, bardzo dziękuję za tę rozmowę, dyskusję, za ogrom informacji. Cel mamy wspólny i naprawdę nie ma się o co wspierać. Zgadza się, że trzeba przyspieszać działania w zakresie zwiększania bezpieczeństwa.

Oczywiście wynotowałam te najważniejsze rzeczy, zaczynając od tego, że jako podkomisja wystąpimy oficjalnie z zapytaniem, kiedy będzie gotowa ustawa fotoradarowa i będzie przedstawiona w Sejmie? Z zastrzeżeniem, o którym bardzo słusznie wspominał pan minister – liczymy na to, że pieniądze z mandatów za przejazd na czerwonym świetle czy z innych wykroczeń kolejowych będą szły na poprawę bezpieczeństwa kolejowego. Zaraz udzielę głosu i pozwolę się tutaj ustosunkować.

Kolejne rzeczy, które wynotowałam, to monitorowanie postępu w procedurach prokuratorskich. To pytanie prezesa Furgalskiego: czy faktycznie każdy wypadek, incydent wymusza obecność postępowania prokuratorskiego? To jest ważne.

Bardzo dziękuję za głos dotyczący szkoleń prokuratorów. Być może to też jest dobre rozwiązanie, że takie szkolenie jest ważne. Dziękuję panu dyrektorowi Biura Bezpieczeństwa PLK za ten głos. To są rzeczy, które myślę, że można robić zawsze równolegle.

Chciałam powiedzieć, że wystąpimy do przewoźników z tą informacją, o której mówił pan przewodniczący – podmiana maszynistów w przypadku wypadków, które się zdarzają. Rozumiem,

że PKP Intercity ma dobre praktyki. Jestem ciekawa, jak to wygląda u innych przewoźników, bo wydawało mi się, że to jest po prostu standardem.

Szanowni państwo, jeżeli będziemy zwiększać natężenie ruchu kolejowego, a chcemy to robić, to musimy myśleć o bezkolizyjnych przejazdach kolejowych. Są miasta, gdzie ruch jest po prostu wstrzymywany i utrudnia ludziom życie. W ten sposób budujemy sobie po prostu oponentów kolejowych i nie ma się co temu dziwić.

Pełniący obowiązki zastępcy głównego inspektora transportu drogowego Marek Konkolewski:

Pani przewodnicząca, ja króciutko. Pierwszy fotoradar w Polsce był posadowiony ponad 20 lat temu, a 14 lat temu powstało Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, które zawiaduje w tej chwili siecią ponad 600 urządzeń rejestrujących. My generujemy co roku wpływy do Krajowego Funduszu Drogowego w wysokości ponad 200 mln zł. W zeszłym roku było to 210 mln zł. To są gigantyczne pieniądze. Jeżeli przedstawiciele kolei informują, że też chcieliby dołączyć do sieci 500 urządzeń rejestrujących przejazd na czerwonym świetle, to jest to praktycznie cały stan posiadania Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym.

Ostatnie zdanie jako CANARD jesteśmy 14 lat na rynku związanym z poprawą bezpieczeństwa. Zdiagnozowaliśmy ten problem od A do Z. Było kilka prób wprowadzenia w życie ustawy fotoradarowej. Pamiętam, że w 2018 r. złożyłem na ręce ówczesnego ministra infrastruktury, pana Adamczyka naprawdę dobry projekt ustawy fotoradarowej. Było kilka prób, żeby ta ustawa była prawem obowiązującym. Jestem przekonany, że ponad podziałami politycznymi postawimy kropkę nad i. Będzie to prawo, które będzie działał na rzecz poprawy bezpieczeństwa wszystkich obywateli. Proszę o wsparcie, bo ta ustawa leży w dobrych rękach, w rękach ministrów infrastruktury.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Bat dla dorosłych i edukacja dla dzieci to słuszna droga.

Na koniec jedno zdanie pana prezesa Furgalskiego i będziemy musieli kończyć.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Chociaż ten wspomniany fotoradar został wysadzony w powietrze, to on rzeczywiście się przydawał, bo delikwenci często lądowali w Jeziorku Gocławskim. Wiem to, bo mieszkalem wtedy na al. Stanów Zjednoczonych.

Zdanie do ministra Malepszaka. Pan minister powiedział na koniec dobrą informację o tych wpływach. W ubiegłym tygodniu była konferencja Urzędu Transportu Kolejowego o poprawie bezpieczeństwa. Zanotowałem sobie w głowie, że jak przyjdzie ustawa fotoradarowa, czy nawet wcześniej, żeby wywalczyć... Nie wiem, czy te pieniądze będą czy nie będą trafiać do Funduszu Kolejowego, ale jeśli będą trafiać do KFD, to żeby właśnie były znaczone i trafiały na poprawę bezpieczeństwa, żebyśmy nie poddali tego drogowcom.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

W takim razie powiem tak, kończę tę podkomisję. Wraz z członkami tej podkomisji oraz Komisji Infrastruktury będziemy mieć w głowach te główne postulaty, o które będziemy dopytywać. Mam nadzieję, że wspólnymi siłami zadamy o to bezpieczeństwo, o automatyzację, o oznaczone pieniądze na inwestycje w bezpieczeństwo, również o kondycję maszynistów.

Dziękuję ślicznie wszystkim za spotkanie, za głos. Rozumiem, że będziemy w kontakcie i będziemy kontynuować temat. Dziękuję ślicznie.